



新ま取第20号

平成19年5月7日

国土交通省道路局長 様

新座市長 須田 健治



中期的な計画の作成にあたっての意見について（回答）

平素市政の推進に御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

今後の道路政策や道路の整備・管理について、一言意見を述べさせていただきたいと存じます。

新座市は、昭和30年の町村合併で新座町となり、当時の人口は約1万1千人でありました。昭和45年の市制施行時には、約7倍の約7万3千人となり、埼玉県下30番目の市として誕生いたしました。その後、昭和49年には10万人を超える急激な人口増を生み、現在では人口15万人を擁する埼玉県南西部における中核的な都市となっております。

これは、昭和40年代後半からの経済の急成長にあわせ、本市が首都圏25km圏内という位置的条件や東京都に隣接している割に地価が安く、都心への通勤者等を主体とした世帯の転入により人口が急激に増加したものであり、昭和50年代に入ってから比較的緩やかな伸びに落ち着いております。

本市の都市形成としては、東武東上線志木駅と西武池袋線ひばりヶ丘駅を中心に、市の北端と南端から波紋状に発展してきました。また、東京都に隣接するという地理的性格上、民間による急激なスプロールの開発の発生を招き、その結果児童生徒数が急激に増加したことから、小中学校等の教育施設の建設に追われ、市内の各生活圏を結ぶ交通網の整備が立ち遅れてしまい、市民生活の安全性・利便性・快適性などが損なわれてきたという経緯がございます。

このような問題を解消するため、学校建設が一段落した昭和50年代から都市基盤整備に力を注いできましたが、最も市民要望の高い都市計画道路の整備率については、約33.5%と埼玉県平均を大きく下回っている状況であります。

これは、教育施設の先行整備による立ち遅れが一因であり、今後、都市計画道路事業を重点施策として実施していこうと考えている本市にとっては、必要とな

る事業費の財源を安定的に確保することが最重要の課題であります。現下の厳しい財政状況ではなかなか難しいのが実情であります。

これは、市町村施行の都市計画道路事業や地方道事業への国庫補助金が原則廃止の傾向にあることも一因であり、これまでこれらの補助金制度に頼ってきた本市にとっては、頭の痛い問題であります。

また、本市においては、広域的な観点で都市計画決定された道路が多く、東京都の都市計画道路と接続し、市域の一部を通過するだけの都市計画道路がいくつか位置付けられております。

これらの道路の整備に当たり、東京都側が都施行である場合には、埼玉県側についても県施行を希望しているものであります。広域的な道路であっても埼玉県独自の基準に適合しないとの理由から、本市が施行主体となって事業を行わざるをえないという問題も発生しております。

そこで、重点化を進める上で特に優先度の高い政策として、本市が現在抱えるこれらの問題が解消されるべく

- 1 まちづくり交付金以外の市町村に対する国庫補助事業の存続や拡充、市町村への技術的支援策の充実
- 2 広域的な道路整備の事業主体を明確化するための仕組みづくり

以上の事項について、より工夫を加えた政策の展開を希望いたします。

今後とも本市の道路行政に引き続き御理解とご支援を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

担当 都市計画部まちづくり計画課
街路事業係 内線 1515、1516